

Minnesanteckningar från Samrådsmöte

Ärende: Samrådsmöte nr 2 enligt Miljöbalken för Bergs oljehamn

Plats: Konferensrum, Bergs oljehamn

Tid: 2009.09.13 kl 10:00-12:20

Dokument nr: SMBO 2009.09.130-1

Sekreterare: Hans Mårtensson

Justerare: Rainer Korkiamäki, Ida Hegge, Helena Fornstedt

Närvarande:

Lars-Håkan Nilsson

Rainer Korkiamäki

Hans Mårtensson

Leif Dübech

Ida Hegge

Helena Fornstedt

Leif Göransson

Åse Lidbeck

Lisa Wahlström

Bertil Jönsson

Hans Carlsson

Hans Wirén

Hilkka Stranne

Berndt Seby

Benny Olsson

Lisbeth Siwert

Lars-Erik Westergren

Berthel Nordström

Per-Olof Persson

Eva Rydén

Leif Lundin

Sam Linschooten

Anders Östlund

Birgitta Ohlsson

Bengt-Olof Carlsson

Jan Åhman

Företag/ funktion:

Svenska Statoil AB. (LHN)

Svenska Statoil AB. (RK)

Svenska Statoil AB. (HM)

Svenska Statoil AB. (LD)

Midroc Engineering AB. (IH)

Svenska Statoil AB. (HF)

Svenska Statoil AB (LG)

Burston Marsteller (ÅL)

Burston Marsteller (LW)

Närboende (BJ)

Närboende (HC)

Närboende (HW)

Närboende (HS)

Närboende (BS)

Närboende (BO)

Närboende (LS)

Närboende (L-EW)

Närboende (BN)

Närboende (P-OP)

Närboende (ER)

Atkins Sverige AB (LL)

Närboende (SL)

Nyckelvikens vänner (AÖ)

Närboende (BIO)

Närboende (BOC)

Miljö Nacka (JÅ)

1. RK Samrådsmöte öppnas

Presentationsrunda av samtliga närvarande Statoil anställda personer genomförs.

RK genomför en säkerhetsgenomgång och informerar om besöksregler, inskrivningsregler, mobiltelefonförbud och hjälmtvång som gäller för depån.

RK informerar om utrymningsvägar och återsamlingsplatser. Samrådet delas upp i två delar med en rundvandring på depån och sedan återsamling i konferensrum för vidare samråd.

2. Rundvandring på depån, samrådets första del

Rundvandring på depån genomförs där RK visar deltagarna tankbilsutlastning med tillhörande gasåtervinning och dess funktion (vilket innebär att utsläppen till luft minskar). RK beskriver produkterna och deras funktioner med additiv och var dessa lastas till tankbil. RK beskriver förloppet med återvinning av gaser från station till depå. Ifrånkörningsskydd för tankbilar i form av stoppbollar beskrivs. RK berättar vidare om den beredskap som finns att tillgå vid eventuellt tillbud. Övergripande visas klass 1-området där bensen lagras och RK förtydligar att beredskapslagring av bensen även sker i berggrum. Visningen fortsätter förbi nedre cisternområdet vidare till lukt- och vattenreningsanläggningen. Här redogörs för reningsverkets respektive luftfiltrets funktion och RK berättar när de installerades.

3. Samrådets andra del i konferensrum

LG presenterar sig och vilken funktion han har inom bolaget. LG informerar om Bergs oljehamn och dess försörjningsområde runt Mälardalen. Alla större oljebolag hämtar produkt på Bergs.

LG förklarar processen runt samrådet och hur det går till. LG lämnar över ordet till Depåchef RK.

RK visar med översiktsmodell hur mycket energi i form av bensen som behövs för att flytta ett specifikt objekt en viss längd. RK redovisar fakta om Bergs om när anläggningen togs i bruk, genomströmning, topografi, bemanning, mm.

RK redogör för samrådets betydelse och förklarar att synpunkter som kommer fram under samrådet kommer att redovisas och ska värderas i miljökonsekvensbeskrivningen. Skriftliga synpunkter ska vara Statoil tillhanda senast den 25 september 2009.

RK berättar om hur en miljöprovning går till, och förklarar att denna provning avser depå och hamnverksamheten och redogör för den uppsatta tidsplanen.

4. RK Genomgång av ett nytt tillstånd

Genomgång av vad ansökan om nytt tillstånd innebär i förhållande till nuvarande, och redovisande av de volymer som ansökan kommer att omfatta, det vill säga ökad hantering med 100 000 ton. RK jämför energiinnehållet i fossila och det lägre energiinnehållet i förnyelsebara produkter för att förklara behovet av ökad genomströmning av bränsle vid depån.

Redogörelse för kommande EU-direktiv som ställer krav på ökad inblandning av förnyelsebara bränslen i de konventionella (exempelvis etanol och FAME) i bensen respektive diesel. Etanol, E85 förväntas öka på marknaden framöver. RK förklarar vidare vad som anges vara kemiska produkter (exempelvis additiv som rengör och smörjer m.m.).

RK förtydligar att ansökan inte gäller hantering av biogas, naturgas. Statoil har inte projekterat med nya cisterner utan den ökade genomströmningen kommer att ske inom den cisternpark som idag finns tillgänglig.

RK informerar om att samråd med myndigheterna genomfördes i augusti 2009. LD klargör att då ansökan inkommer till länsstyrelsen kommer ärendet att sändas ut på remiss till berörda myndigheter.

5. RK Miljöpåverkan

RK berättar om företagets förebyggande arbete för att undvika/minimera negativ miljöpåverkan. RK redogör också för att ansökt verksamhet leder till något ökad mängd transporter.

RK redovisar genomförda miljöåtgärder som genomförts under 2000-talet som innebär tystare och renare drift av anläggningen. Bland annat har gasåtervinningsanläggningen förbättrats med hjälp av rening genom kolfilter. Många av cisternerna har fått flytande tak med dubbla tätningar för att minska utsläpp och lukt. Det biologiska reningsfiltret som visades under rundvandringen ska minska luktutsläpp med 97 %. Dessutom har ett flertal åtgärder vidtagits för att minska bullret från tankbilarna.

RK visar genomströmmade volymer av olika produkter i dag och vilken utveckling som förväntas av marknaden i ett tvåårsperspektiv. De förnybara drivmedlen och mer miljövänliga alternativen ökar i volym medan exempelvis eldningsolja för villor och fastigheter minskar.

RK visar det generella distributionsområdet som Bergs försörjer i dag och dess planerade omfattning i framtiden.

RK förklarar att det är många faktorer som styr antalet tankbilstransporter, en möjlig uppskattning skulle eventuellt kunna vara att ökningen kan komma att bli 7-8% för verksamheten som ansökan avser. Vidare redogörs för de lastningstider som gäller för tankbilarna och att det sker dygnet runt med begränsningar där det är möjligt.

De riskanalyser som genomförs i samband med tillståndsansökan får visa i hur stor grad som en ökning av tankbilstransporterna skulle öka sannolikheten för en olycka på Skönviksvägen.

Bullerplank utmed Skönviksvägen har tidigare diskuterats men i nuläget finns inget krav på detta från myndigheterna.

En möjlig positiv miljöpåverkan kan bli effektivare transporter om all lastning sker på ett ställe. Ansökt verksamhet kan också ge depån ökade möjligheter att svara upp mot Stockholmsområdets behov av förnyelsebara drivmedel.

6. Summering

Bergs oljehamn är i behov av ett nytt miljötillstånd på grund av omställning till bränslen som är klimatneutralare vilket kräver större volymer då dessa har lägre energiinnehåll. Ansökan omfattar en ändrad produktmix med större andel förnybara drivmedel. EU-direktiv ställer framöver krav på ökad inblandning av förnybara drivmedel såsom etanol och FAME i konventionella bränslen. Försäljningen av etanol, E85, förväntas öka framöver.

Den planerade verksamheten kan också ge möjlighet till en bättre logistik regionalt med färre transporter då alla produkter kan lastas på samma plats vilket gynnar miljön.

7. Samrådsdiskussion

-HC. Fokusen på miljöprövningen är att öka nuvarande tillstånd med ca 10 % men en flexifuel bil som kör på E85 drar ca 30-40% mer än om den körs på bensin. Hur går det ihop?

- LG. Det är den låginblandade volymen av exempelvis etanol i bensin som enligt EU-direktivet förväntas öka. Bilar som körs på ren etanol, E85, har högre bränsleförbrukning genom lägre energiinnehåll.

- LHN. 98-oktanig bensin kommer i fortsättningen finnas som komplement för de bilar som inte kan drivas på 95 oktan med 10 % inblandning.

-HF. Sedan 2000 har 5 % etanol blandats i BF 95 och flertalet av bilarna (ca 90%) kommer att klara omställningen med 10 % etanol i bensinen.

RK. Redogör för att den tilltänkta bilfärjan vid Bergs oljehamn är ett projekt som Vägverket och Nacka kommun arbetar med. Det arbetet har inget att göra med denna tillståndsprövning även om riskerna måste värderas i säkerhetsrapporten.

LD. Redogör för de säkerhetsaspekter som gäller på depån och de resurser som finns vid olika händelser mot terrorhot och sabotage. I samhället har det uppmärksammats en hel del bilbränder på sista tiden. Statoil har verksamhet i många länder och har erfarenheter inom koncernen för "worst case" (värsta tänkbara) situationer. LD beskriver tankbilarnas uppbyggnad med separerade fack som minskar läckage vid ett eventuellt olyckstillbud. Inom branschen samlas erfarenheter vid olyckor in och delges övriga bolag. Enligt denna statistik är risken att en tankbil börjar brinna vid en olycka relativt liten.

Vid en eventuell olycka har depån tillgång till släckresurser dels genom egen utrustning, men också från den lokala räddningstjänsten och från släckmedelscentralen som finns stationerade på Loudden.

Till ansökan kommer en säkerhetsrapport att bifogas. I denna rapport kommer ett antal risker att tas upp, däribland sabotage.

- HW. Etanol är inte helt okonventionellt drivmedel och frågan är om det är ett långsiktigt drivmedel?

- HF. Utgångspunkten är att koldioxidutsläppen måste minska, och man måste dels titta på produktens utsläpp men också på koldioxidutsläppen vid framtagande av produkten. Det är viktigt att se varifrån råvarorna kommer.

- HW. Produktion sker där mat skulle kunna produceras?!

-HF. Etanolen medför koldioxidreduktion och är därmed en viktig produkt. Diskussioner pågår globalt om hållbarhetskriterier för förnybara drivmedel som innebär CO₂ reduktion, samt sociala och miljömässiga krav. Det påverkar hur etanol ska framställas i framtiden, målet är självklart att det inte ska slå ut matproduktionen.

- HW. Det är i första hand marknaden och samhället som styr vilka produkter vi hanterar och säljer.

- HC. Varför jobbar man inte vidare med gas?

- RK. Biogas är inget som vi hanterar eller lagrar på Bergs idag. Produkten är inte inom vårt segment i nuläget.
- LHN. Vi tillhandhåller det som kunderna efterfrågar.
- HF. Det finns produktion i Henriksdals reningsverk som tillverkar biogas och även anläggning i Bromma. Från anläggningarna körs produkten direkt till kund.

- P-OP Lukt är något som det måste till något med. Speciellt nu om hela verksamheten ska öka.
- LD. Det är bra att ni kommer med synpunkter som vi kan jobba vidare på. Det är lättare för oss om ni kontaktar oss när ni känner lukt då kanske vi kan hänföra det till någon aktivitet på depån. Det har inte kommit in så många klagomål till kommunen i år.

- P-OP. Vägen till depån är inte optimal för tankbilstransporter. Den är inte så säker som den borde vara. Riskmoment är enligt min åsikt vid lastning, lossning av produkter och transporter. Vid en olycka med tankbil som välter, och om en efterföljande brand uppstår, kommer utrymning av delar av Jarlaberg att bli aktuell. Sabotage på anläggningen är också en risk.

- L-EW Har ni egna tankbilar? Vilken är snittåldern för dessa?
- RK. Nu är tyvärr inte Transportchef för Statoil närvarande, har du uppgifter angående det LD?
- LD. Snittåldern för våra egna fordon är uppskattningsvis 4 år. Vi står inför ett större utbyte av vagnparken, troligen kommer det att ske under 2011.
- L-EW. Det är en säkerhet i sig mot utsläpp mm, Kör ni på biobränslen själva (tankbilarna)
- RK. Tankbilarna som lastar kör på 5 % låginblandning av FAME i dieseln.

- SL. Genom den geografi som finns kan ni inte ändra på vägen. Ni kan inte ta av Nyckelvikens område och göra väg.

- BJ. Finns det inte möjlighet att ta den tilltänkta bilfärjan från depån när ni ska transportera produkterna?
- RK. Inte som vi ser det idag och färjan är planerad för personbilstrafik.

- P-OP. Det är bullret som är det negativa

- HS. Sabotage mot anläggningen. Det verkar lätt att komma upp via den bom som finns och upp till stängslet, går inte det att förbättra?
- RK. I regel är det nere vid sjön det har kommit in obehöriga. Hela området har stängsel runt sig och vi har rondering av vaktbolag. Det kanske har skett någon gång per år att obehörig har anträffats på depån.

- SL. Men det inträffar och stängsel finns.
- RK. Det finns andra aspekter i sig som är risker, vi förstärker med vaktbolag vid vissa händelser

- BN. Vad händer med raketer (nyår) som hamnar på depåområdet?

- RK. Visst är det en förhöjd risk med brand när sådant sker, vi förstärker rondering mm vid sådana tillfällen. Den största risken är personalen på depån kan bli skadad av inkommande raketer.

- HS. Vi skriver i Mårdbladet att aktsamhet ska ske med raketer

- P-OP. Är det alltid bemannat på depån?

- RK. Övrig tid när inte Statoils egen person som sköter drift och underhåll på depån är vaktbolag på plats, så ja det är alltid bemannat.

- HC. Kan ni inte flytta grinden eller något så att tankbilarna slipper bromsa för att öppna den? Det skulle minska bullret.

- RK. Vi undersöker det vidare

- BS. När det snöar så verkar det som det plogas konstant. Vem är det som sköter väghållningen?

- HM. Inom depån sköter vi det själva. Vi plogar inte mer än vad vi anser vara nödvändigt. Buller uppkommer när vi plogar och det är vi väl medvetna om och försöker styra det mer mot dagtid så gott det går men vi måste se till så att det inte föreligger halka på depån.

- HS. Ni har en kollega som kör motorcykel som låter mycket, personen slutar vid 01:00.

- RK. Vi ska identifiera vem det är och på något sätt åtgärda det.

- HS. Jag ska säga något positivt. Flaggingen på flaggdagar sköts exemplariskt!

- HC. Jag tycker det är positivt med nya Scaniabilar

- LD. Era inspel är viktiga för oss.

- RK. Möjlighet finns att lämna skriftlig synpunkter. Dessa ska inkomma senast den 25 september 2009.

- HS. Vilka kontaktvägar ska vi gå för att få kontakt med depån?

- RK Redogör för kontaktuppgifter, depåchefens kontaktuppgifter är följande:
rkor@statoil.com, tel: 08-429 67 38.

Mötet avslutas kl 12:20

